Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA № 1. d. 1 stycznia 1921 r.

Spis rzeczy.

1.

OKÓLNIK

do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych, Dyrekcji Budowy w Warszawie i Oddziału Budowy dla Małopolski we Lwowie w sprawie dodatków drożyźnianych do płacy zasadniczej pracowników kolejowych, z dn. 15/XII 1920 r. № 54182/20.

Na podstawie art. 5 ustęp ostatni ustawy z dnia 13 lipca 1920 r. (Dz. U. Rz. P. № 65 poz. 430) podwyższyła Rada Ministrów począwszy od dnia 1 grudnia 1920 r. mnożnik dodatku drożyźnianego dla wszystkich funkcjonarjuszów państwowych dla I klasy miejscowości z 200 na 300, dla II klasy ze 180 na 270, dla III klasy ze 160 na 240, dla IV klasy ze 140 na 210, wreszcie dla V klasy ze 120 na 180.

Wobec czego uchyla się rozporządzenie Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 4 listopada 1920 r. № 45298/20, ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Kolei Żelaznych № 20 tudzież tabelę cyfrową do tego rozporządzenia.

Wyniki otrzymane z pomnożenia procentów płacy zasadniczej czyli mnożnych, ustalonych w ustawie z dnia 13 lipca 1920 r. o uposażeniu pracowników kolejowych przez mnożniki ustalone z ważnością od 1 grudnia 1920 r. a wykazujące dodatki drożyźniane w markach polskich przedstawione są w załączonej tabeli (vide załącznik).

Minister:
(—) *Jasiński*

Załącznik.

TABELA

dodatków drożyźnianych dla klas miejscowości od I—V.

Dodatek drożyźniany wynosi dla samotnych miesięcznie w markach polskich:

Stopień płacy	Klasa miejscowości				
	I	II	III	IV	V
1	9600	8640	7680	6720	5760
2	8580	7722	6864	6006	5148
3	7560	6804	6048	5292	4536
4	6720	6048	5376	4704	4032
5	5850	5265	4680	4095	3510
6	5280	4752	4224	3696	3168
7	4845	4360.50	3876	3397.50	2906
8	4320	3888	3456	3024	2592
9	4200	3780	3360	2940	2520
10	3900	3510	3120	2730	2340
11	3600	3240	2880	2520	2160
12	3300	2970	2640	2310	1980
13	3000	2700	2400	2100	1800
14	2700	2430	2160	1890	1620
15	2400	2160	1920	1680	1440

Dodatek ten podwyższa się we wszystkich stopniach płacy miesięcznej jadnakowo o marek polskich:

Grupa rodzinna	Klasa miejscowości				
	I	II	III	IV	V
Mała rodzina . . .	1200	1080	960	840	720
Średnia rodzina . .	2100	1890	1680	1470	1260
Duża rodzina . . .	3000	2700	2400	2100	1800

2.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w przedmiocie ustanowienia komunikacji tranzytowej przez Górny Śląsk z Polski do Polski oraz z Górnego Śląska przez Polskę do Prus Wschodnich, jak również komunikacji sąsiedzkiej pomiędzy Polską a Górnym Śląskiem, z dn. 10/XII 1920 r. № 41044.

Na mocy dekretu z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82), i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu, niniejszem zarządzam co następuje:

Ustanawia się komunikację tranzytową przez Górny Śląsk z Polski do Polski oraz z Górnego Śląska przez Polskę do Prus Wschodnich, jak również komunikację sąsiedzką pomiędzy Polską i Górnym Śląskiem na następujących warunkach:

A. Komunikacja tranzytowa.

I. Ruch osobowy.

1. Odprawa podróżnych:

Dla komunikacji tranzytowej z Polski do Polski przez Górny Śląsk wydaje się bilety bezpośrednie, na razie w połączeniach następujących:

Poznań — Szczakowa,
Kępno — Szczakowa,
Poznań — Trzebinia,
Kępno — Trzebinia,
Poznań — Kraków,
Kępno — Kraków

i odwrotnie.

Opłaty za przejazd pobiera się według obowiązujących taryf wewnętrznych: na przestrzeniach polskich — polskich w walucie polskiej, a na przestrzeniach górnośląskich—niemieckich w walucie niemieckiej, przeliczonej na marki polskie, według kursu ustalanego perjodycznie.

Opłata za bilety dziecinne wynosi połowę ceny biletu dla dorosłych.

Dla przewozu podróżnych, jadących bez zatrzymania się na Górnym Śląsku, wprowadza się na szlaku Kraków — Poznań przez Mysłowice —

Kreuzburg dwa bezpośrednie wagony w jednym z pociągów zwykłych. Podróżni korzystający z tych wagonów są wolni od wizowania paszportów i od rewizji celnej.

Wsiadanie i wysiadanie na Górnym Śląsku, otwieranie zewnętrznych okien i drzwi wagonów przez podróżnych jadących w tych wagonach w czasie jazdy przez Górny Śląsk jest wzbronione.

Zabrania się również tym podróżnym w czasie przejazdu przez Górny Śląsk wyrzucanie, oddawanie i otrzymywanie jakichkolwiek listów, paczek lub innych przedmiotów.

Przejazd wojskowych w tychże wagonach jest wzbroniony.

2. Odprawa bagażu.

Odprawa bagażu w ruchu tranzytowym odbywa się na tych samych zasadach, co i odprawa podróżnych, to jest, że kasy bagażowe polskie pobierają przewoźne od stacji nadawczej do stacji odbiorczej oddzielnie za przestrzeń polską według taryf wewnętrznych polskich w walucie polskiej, oddzielnie zaś za przebieg górnośląski według taryf wewnętrznych niemieckich, w walucie niemieckiej, przerachowanej na marki polskie w taki sam sposób jak i za przejazdy podróżnych.

II. Ruch towarowy tranzytowy.

Ruch towarowy tranzytowy między Polską a Polską przez Górny Śląsk odbywa się na następujących linjach:

Szczakowa—Mysłowice — Kreuzburg—Ostrowo,
Oświęcim — Mysłowice — Kreuzburg—Ostrowo,
Sosnowice — Katowice — Kreuzburg — Ostrowo,
Dziedzice — Katowice — Kreuzburg — Ostrowo,
Herby — Lubliniec — Kreuzburg — Ostrowo.

Przesyłki winny być nadawane na podstawie międzynarodowych listów przewozowych o tekście w językach: polskim i niemieckim, ewentualnie francuskim; przy użyciu międzynarodowych listów przewozowych ze wzmianką o Konwencji Berneńskiej, nadawca winien wzmiankę tę skreślić oraz przekreślenie to stwierdzić swym podpisem.

Deklaracji towarów dokonywa się na stacji nadawczej w językach: polskim i niemieckim. Dozwala się jednak deklarowanie towarów tylko w języku polskim. W tym wypadku dokonywa tłomaczenia graniczna stacja między Polską a Górnym Śląskiem. W czynności tej kolej uważa się tylko za mandatarjusza nadawcy, który sam całkowicie ponosi skutki niedokładnego lub fałszywego tłomaczenia.

Opłacanie przesyłek do stacji granicznej nie jest obowiązujące, a zaliczenia są dopuszczone w walucie polskiej.

Obliczoną według wewnętrznych taryf polskich należność przewozową za obydwie polskie przestrzenie polska stacja nadawcza wstawia do listu przewozowego i do dołączonych ceduł.

Należność zaś przewozową za przestrzeń górnośląską, obliczoną według wewnętrznych taryf niemieckich, ustala i przekazuje na odbiorcę graniczna stacja zdawcza górnośląska w walucie niemieckiej, która to należność po przeliczeniu na marki polskie według kursu ustalonego perjodycznie przez Ministerstwo Skarbu, uiszcza odbiorca.

Odpowiedzialność kolei za stratę, brak lub uszkodzenie towarów wobec osób uprawnionych do rozporządzania się przesyłką, opiera się na przepisach przewozowych, obowiązujących na odnośnych obszarach.

Pretensje do odszkodowania winien wnosić uprawniony nadawca lub odbiorca do Zarządu Polskiego kolei nadawczej lub odbiorczej.
Przewóz broni, amunicji i t. p. własności wojskowej jest wzbroniony.

B. Ruch towarowy tranzytowy z Górnego Śląska przez Polskę do Prus Wschodnich i odwrotnie.

Nadawanie towarów, ich odprawa, obliczenie należności przewozowych i rozrachunek w ruchu tranzytowym z Górnego Śląska przez Polskę do Prus Wschodnich i odwrotnie odbywa się prowizorycznie na podstawie dotychczasowych postanowień.

Co się tyczy odpowiedzialności za zaginięcie, brak lub uszkodzenie towarów obowiązują analogiczne postanowienia, jak wymienione powyżej w rozdziale A. — II.

Wzbroniony jest również przewóz broni, amunicji i t. p. własności wojskowej.

C. Komunikacja sąsiędzka pomiędzy Polską a Górnym Śląskiem.

I. Ruch osobowy i bagażowy.

Ruch osobowy i bagażowy w komunikacji sąsiedzkiej pomiędzy Polską a Górnym Śląskiem odbywa się przez następujące stacje:

Szczakowa — Mysłowice,
Oświęcim,
Dziedzice,
Sosnowice — Katowice,
Herby Polskie — Herby Niemieckie,
Pitschen — Kępno (na linji Kreuzburg — Ostrowo).

W komunikacji sąsiedzkiej z Polski do Górnego Śląska i odwrotnie bezpośredniej odprawy podróżnych i bagażu nie ustanawia się; bilety sprzedaje się i bagaż nadaje od i do stacji granicznych we właściwych walutach.

Na razie w punkcie węzłowym Pitschen — Kępno odprawa podróżnych i bagażu ustala się z Górnego Śląska do Kępna, względnie z Polski do Pitschen.

W Kępnie sprzedaje się bilety i przyjmuje nadany bagaż do Pitschen, pobierając opłaty w polskiej walucie i biorąc za podstawę potrójną wysokość niemieckich taryf osobowych. W Pitschen wydaje się bilety do Kępna w niemieckiej walucie, biorąc za podstawę niemiecką taryfę.

Opłaty dzielą się kilometrycznie za przestrzeń od i do granicy Państwa, pomiędzy przystankiem Costau i Łęka.

II. Ruch towarowy sąsiedzki.

Do ruchu towarowego sąsiedzkiego mają służyć te same punkty graniczne, co wymienione co do ruchu osobowego w rozdziale I.

Odprawa odbywa się na podstawie listu przewozowego o tekście w 2-ch językach (polskim i niemieckim), przyczem oświadczenia ręczne w liście przewozowym winny być dokonywane w języku tego kraju, w którym towar został nadany. Na granicy, o ile zachodzi tego potrzeba, kolej przyjmująca może dokonać tłómaczenia treści listu przewozowego i w tym wypadku uważa się za mandatarjusza nadawcy, który sam ponosi skutki

fałszywego lub niedokładnego tłómaczenia. Nadawcy służy prawo dokonania samemu oświadczeń w liście przewozowym w obu językach.

Do czasu wydrukowania listów przewozowych w dwóch językach, o tekście polskim i niemieckim, dopuszcza się używanie listów przewozowych, przyjętych w komunikacji wewnętrznej obydwu krajów lub listów międzynarodowych z warunkiem skreślenia w tych ostatnich powołania się na Konwencję Berneńską.

Należność przewozową do stacji granicznej pobiera się od nadawcy z góry a od stacji granicznej do stacji przeznaczenia przekazuje się na odbiorcę we właściwej walucie.

Obciążanie przesyłek zaliczeniami jest w obydwu kierunkach wzbronione. Odpowiedzialność kolei za zaginięcie, brak lub uszkodzenie towarów względem uprawnionego nadawcy lub odbiorcy opiera się na przepisach przewozowych wewnętrznych, obowiązujących na odnośnych obszarach.

Minister:
w z. (—) *J. Eberhardt*

3.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w przedmiocie zmiany niektórych postanowień statutu Kasy chorych obowiązującego dotychczas na kolejach małopolskich, z dn. 23/XII 1920 r. № 52108/I.

Ministerstwo Kolei Żelaznych opierając się na postanowieniach § 11 ust. 2, § 32 L. 3 a i c i § 37 Statutu Kasy chorych b. pracowników austr. kolei państw. po rozpatrzeniu wniosków małopolskich komisji lokalnych Kasy chorych, które to komisje po rozpadnięciu się Austrji automatycznie weszły zbiorowo w prawa b. wydziału wiedeńskiego, oraz na podstawie wniosków małopolskich Dyrekcji kolei państwowych, zmienia z ważnością od 1 stycznia 1921 postanowienia §§ 7, 9, 18 ust. 4 p. 1 i 2, 21 i 22 powyższego Statutu Kasy chorych jak następuje:

1. W miejsce §§ 7 i 9 które znosi się w całości należy wstawić następujące postanowienie:

„Wkładki pracowników wynoszą 2% ich poborów, obejmujących płacę zasadniczą wraz z dodatkiem za wysługę lat i dodatkiem drożyźnianym. Ułamki feniga należy zawsze uzupełniać do całego feniga”.

2. Ad § 18. Zasiłek pracowników wyszczególnionych w § 18 ust. 4 pkt. 1 Statutu ma wynosić 60% poborów od których pracownik płacił wkładki.

Zasiłek pracowników wyszczególnionych w § 18 ust. 4 pkt. 2 Statutu ma wynosić 80% poborów, od których pracownik płacił wkładki.

3. Ad § 21. Pogrzebowe wynosi 1/3 poborów, od których pracownik płacił wkładki do Kasy chorych, nie mniej jednak jak 1500 marek.

4. Ad § 22. Porodowe wynosi 500 marek.

Minister:
w z. (—) *J. Eberhardt*

4.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie przedłużenia do dnia 1 marca 1921 r. ważności legitymacji służbowych, uprawniających do 50% zniżki na kolejach państwowych, z dn. 22/XII 1920 r. № 54376.

Ważność dotychczasowych legitymacij służbowych, uprawniających pracowników państwowych do ulg w opłatach za przejazd kolejami państwowemi (Rozporządzenie z 30/VI 1920 r., Monitor Polski № 147 z 3/VII 1920 r.) przedłuża się do 1 marca 1921 r.

Minister:
(—) *Jasiński*

5.

OKÓLNIK

do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych w sprawie przechowywania druków sprzedażnych oraz dokonywania obrotów tymi drukami i sposobu zarachowania kosztów nakładu i wpływów wynikających ze sprzedaży, z dn. 22/XII 1920 r. № 50521/20.

Od dnia 1 stycznia 1921 r. wszystkie bez wyjątku druki sprzedażne będą w przechowaniu i zarachowaniu kasy dyrekcyjnej, druki znajdujące się obecnie po wydziałach lub urzędach, jakoteż druki które ewentualnie dostarczone będą jeszcze przed 1 stycznia 1921 r. muszą być oddane w dniu 1 stycznia 1921 r. do kasy dyrekcyjnej. Druki dostarczone Dyrekcji w późniejszych terminach będzie kasa dyrekcyjna wprost odbierać.

Wartość druków sprzedażnych, obliczona po cenach sprzedażnych znajdujących się w kasie dyrekcyjnej stanowi część stanu kasowego i musi być ściśle zarachowana. Równocześnie z oddaniem kasie druków sprzedażnych, wydział finansowy sporządzi dla obciążenia kasy wartością druków asygnatę przychodową opiewającą na wartość sprzedażną oddanych druków z uwidocznieniem w asygnacie rodzaju druków, ilości i ceny jednostkowej zarachowując ten wpływ na rozdział dochodów II „Inne dochody” § 14. „Różne wpływy” pozycja 6 „Inne dochochody”.

Kasa dyrekcyjna założy w dniu 1 stycznia 1921 osobną książkę według poniżej podanego wzoru książki druków sprzedażnych przeznaczając z góry odpowiednią ilość stronic dla każdego rodzaju druków sprzedażnych. Natychmiast po otrzymaniu druków sprzedażnych, kasa wpisze pod odpowiednim nagłówkiem ilość otrzymanych druków i cenę sprzedażną jednostkową oraz wartość otrzymanego zapasu.

Druki wydawane będą przez kasę bez względu na charakter odbiorcy wyłącznie za opłatą należności w gotówce. (Z chwilą wprowadzenia kas stacyjnych, wysyłką druków sprzedażnych do poszczególnych stacji, dkonywana będzie jako dotacja kasy zamiast gotówki).

Równocześnie z wydaniem druków sprzedażnych kasa uwidoczni w księdze ewidencyjnej ilość wydanych druków i uzyskaną cenę sprzedaży i ustali każdorazowo pozostałość zapasu i wartość tego zapasu, przeprowadzając równocześnie wpływ gotówkowy w żurnalu kasowym.

Koszty nakładu druków sprzedażnych pokryje bez wyjątku Ministerstwo Kolei Żelaznych, część ogólnych kosztów odpowiadająca ilości oddanych Dyrekcji druków zarachowana będzie Dyrekcji za pomocą zawiadomienia. Dyrekcja obciąży kosztami wykazanymi w zawiadomieniu rozdział

wydatków 9. „(Inne wydatki eksploatacyjne" § 13. „Wydawnictwa i druki" pozycja 5. „Koszta druków sprzedażnych"). Każdorazowa rewizja kasy dyrekcyjnej winna zawsze i bez wyjątku obejmywać druki sprzedażne.

Minister:
(—) *Jasiński*

Wzór.

Data	Kasa otrzymała wydała posiada	Ilość	Po cenie jednostkowej	Wartości ogólnej	Kasowo prowadzono asygn. przych.	UWAGI
1/1 21	otrzymała	1000	5	3000	№...............	do L. M. K. Ż.
7/1 21	wydała	50	5	250	№...............	Wydziałowi dróg
7/1 22	posiada	950	5	4750		
10/1 21	wydała	20	5	100	№...............	Urzędowi №.......
13/1 21	posiada	920	5	4650		

Warszawa, dnia .... XII 20.

6.

PRZEPISY

dla skrajni taboru normalnotorowego.

1. Części stałe lokomotyw i tendrów, znajdujących się w położeniu środkowem na szlaku prostym, nie powinny wysięgać poza skrajnię podaną na załączniku, rys. 1.

Tarcze i latarnie sygnałowe mogą dosięgać do skrajni oznaczonej w rys. 1 linją —o—o—o—o—

Tylko przeciwwagi kół, zgarniacze, klocki hamulcowe, piasecznice, łańcuchy bezpieczeństwa i sprzęgi oraz ruchome części lokomotyw, nie podlegające sprężynowaniu resorów, kliny zaś wiązarów i korbowodów w położeniu najdalej wysuniętem, mogą zwieszać się poniżej 100 mm ponad wierzchem szyn, a mianowicie: części zasłonięte obręczami do 50 mm, inne części do 60 mm ponad wierzchem szyn przy najmniejszej dozwolonej grubości obręczy.

Skrajnia lokomotyw i tendrów, przechodzących na szlaki zazębione, w dolnej środkowej części jest ograniczona wedle rys. 2 podanego na załączniku.

2. Części stałe wagonów próżnych i załadowanych nie powinny w położeniu środkowem na szlaku prostym wysięgać poza skrajnię, podaną na załączniku, rys. 3.

Tarcze i latarnie sygnałowe mogą dosięgać do skrajni oznaczonej w rys. 3 linją —o—o—o—o—

Tylko części, zasłonięte obręczami, mogą zwieszać się do 50 mm a łańcuchy bezpieczeństwa i sprzęgła do 75 mm ponad wierzchem szyn przy najniższem położeniu zderzaków.

Części wagonów towarowych, zasłonięte obręczami a znajdujące się

przed osiami krańcowemi, nie powinny przy najniższem położeniu zderzaków zwieszać się poniżej 150 mm ponad wierzchem szyn.

Otwarte drzwi skrzydłowe w ścianach bocznych wagonów osobowych, pocztowych i bagażowych, znajdujących się w położeniu środkowem na szlaku prostym, mogą wysięgać poza skrajnię toru w kierunku prostopadłym do osi skrajni najwyżej o 50 mm. Inne otwarte drzwi tych wagonów, znajdujących się w położeniu środkowem na szlaku prostym nie powinny wysięgać poza skrajnię toru.

Skrajnia wagonów, przechodzących na szlaki zazębione, w dolnej środkowej części jest ograniczona wedle rys. 4, podanego na załączniku.

3. Odbieracze prądu na linjach elektrycznych mogą wysięgać poza powyższe skrajnie; o ile jednak odnośny tabor przechodzi na inne linje, odbieracze prądu powinny być składane lub odejmowane, aby nie wysięgały poza skrajnie, podane na załączniku rys. 1 i 3.

4. Ze względu na przejazd wagonów po łukach, skrajnia podana na załączniku rys. 3 dla części, znajdujących się między osiami krańcowemi wagonów lub sworzniami wózków zwrotnych, jako też poza nimi, zwęża się o tyle, aby w łukach o promieniu 180 m. żadne części stałe wagonów nie wysięgały poza ulgową skrajnię wagonow w łukach, podaną na załączniku rys. 5.

Na wysokości 430 — 1170 mm ponad wierzchem szyn te zmniejszenia szerokości powinny wynosić conajmniej:

a) dla wagonów z osiami sztywnemi lub swobodnemi:

W odległości od bliższej osi krańcowej m	Zmniejszenie szerokości skrajni w mm									
	między osiami krańcowemi przy rozstępie osi w m			poza osiami krańcowemi przy rozstępie osi w m						
	6	8	10	2.5	3	4	5	6	8	10
0.5	0	6	14	16	10	1	0	0	0	0
1.0	0	15	30	35	22	5	0	0	2	9
1.5	0	21	44	55	45	35	32	33	41	51
2.0	0	25	55	102	88	75	71	72	82	96
2.5	0	25	63	—	—	117	112	114	126	144
3.0	0	23	68	—	—	—	156	158	173	195
3.5	—	18	70	—	—	—	—	205	222	248
4.0	—	10	70	—	—	—	—	—	275	304
4.5	—	—	66	—	—	—	—	—	330	363
5.0	—	—	60	—	—	—	—	—	—	425

b) dla wagonów z wózkami zwrotnymi o rozstępie osi do 2.5 m.

W odległości od bliższego sworznia m.	Zmniejszenie szerokości skrajni w mm																						Różnica zwężeń na bieżący metr rozstępu sworzni
	między sworzniami przy ich rozstępie w m*)											poza sworzniami przy ich rozstępie w m*)											
	7	8	9	10	11	12	13	14	15	20	36	7	8	9	10	11	12	13	14	15	20	36	
1.0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	31	111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	41	5.00
2.0	0	0	7	18	28	39	50	61	71	125	297	0	0	0	0	0	5	16	26	37	91	263	10.74
3.0	0	13	30	46	62	79	95	112	128	210	472	18	34	51	67	83	100	116	133	149	231	493	16.40
3.0	0	16	35	55	74	94	113	131	150	246	554	57	76	95	114	133	153	172	191	210	306	614	19.23
4.0	—	18	40	62	84	107	129	151	173	283	636	95	117	139	161	183	205	227	249	271	382	735	22.06
4.5	—	—	42	66	91	116	141	166	191	315	713	140	165	190	215	240	265	290	315	340	464	861	24.87
5.0	—	—	—	69	97	125	152	180	208	346	789	186	213	241	268	296	324	352	379	407	545	987	27.68
5.5	—	—	—	—	98	129	159	190	220	373	862	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.59
6.0	—	—	—	—	—	132	165	199	233	400	936	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33.50
6.5	—	—	—	—	—	—	165	202	238	420	1000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36.32
7.0	—	—	—	—	—	—	—	205	244	439	1065	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39.14
7.5	—	—	—	—	—	—	—	—	246	456	1128	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41.98
8.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	467	1185	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44.85
9.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	484	1292	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50.50
10.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	490	1389	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56.19
11.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1474	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	61.86
12.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1547	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67.50
13.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1610	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73.20
14.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1661	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78.88
15.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1700	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84.50
16.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1728	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90.00
17.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1745	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	95.50
18.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1751	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Zmniejszenie szerokości dla dowolnego rozstępu sworzni otrzymuje się interpolacją z wartości, podanych w tablicy, przy użyciu różnic zawartych w ostatniej rubryce.

c) Przy wagonach z wózkami zwrotnymi o rozstępie osi większym, niż 2.5 m, należy wartości podane pod b) między sworzniami powiększyć, a poza sworzniami pomniejszyć o następujące wartości:

przy rozstępie wózka zwrotnego	3.5 m. . . .	o 8	mm
„ „ „ „	4.5 „ . . .	„ 19	„
„ „ „ „	5.5 „ . . .	„ 34	„
„ „ „ „	6.5 „ . . .	„ 50	„

Wartości podane pod b) i c) należy powiększyć o wartości odpowiadające poprzecznej przesuwności sworzni i bujaka wózków zwrotnych.

Jeżeli oznacza:

w — przesuwność poprzeczną sworznia i bujaka wózków zwrotnych z ich położenia środkowego na każdą stronę w mm,

a — rozstęp sworzni w m,

n — odległość odnośnego przekroju od bliższego sworznia w m, to należy wartości podane pod b) i c) powiększyć:

między sworzniami o 2 w

a poza „ o $2\,w\left(\frac{2n}{a}+1\right)$

Wartości podane pod a), b) i c) można zmniejszyć na wysokości od 1170 do 3476,5 mm ponad wierzchem szyn o 40 mm, a na wysokości od 3476,5 do 4650 mm ponad wierzchem szyn o 10 mm.

5) Wagony przeznaczone dla ruchu w komunikacji bezpośredniej międzynarodowej (tranzytowe) powinny pod względem skrajni odpowiadać następującym przepisom:

a) Żadna część wagonu, podlegająca sprężynowaniu resorów, nie powinna w położeniu środkowem wagonu na szlaku prostym podczas postoju wysięgać poza skrajnię podaną na załączniku rys. 6. Części, nie podlegające sprężynowaniu resorów (maźnice i t. d.), mogą poza tą skrajnię w kierunku jej osi wysięgać o 15 mm.

b) Największe podług tej skrajni dopuszczalne szerokości wagonów powinny być zwężone o tyle, aby żadna część wagonu, znajdującego się w położeniu najniekorzystniejszem na szlaku o szerokości toru 1465 mm w łuku o promieniu 250 m, nie wysięgała poza powyższą skrajnię, podaną na załączniku, rys. 6, o więcej niż o wartość k. Ten wysięg mierzy się równolegle do płaszczyzny szyn, przyczem oś skrajni przyjmuje się prostopadle do tej płaszczyzny i w pośrodku szyn.

c) Te zwężenia oblicza się następującemi formułami:

$$\text{I.}\quad E_i = \frac{an - n^2}{500} + \frac{1.465 - d}{2} + q + w + \frac{p^2}{2000} - k + \alpha,$$

$$\text{II.}\quad E_a = \frac{an + n^2}{500} + \left(\frac{1.465 - d}{2} + q + w\right)\frac{2n + a}{a} - \frac{p^2}{2000} - k + \beta,$$

przyczem oznacza:

E_i = wewnętrzne zwężenie, t. j. dopuszczalny najmniejszy odstęp punktu wagonu, leżącego między osiami krańcowemi wagonu lub sworzniami wózków zwrotnych od skrajni podanej na załączniku, rys. 6, w metrach;

E_a = zewnętrzne zwężenie, t. j. dopuszczalny najmniejszy odstęp punktu wagonu, leżącego poza osiami krańcowemi wagonu lub sworzniami wózków zwrotnych od skrajni podanej na załączniku, rys. 6, w metrach;

a = rozstęp osi krańcowych lub sworzni wózków zwrotnych w metrach;
n = odległość danego przekroju wagonu od najbliższej osi krańcowej albo od najbliższego sworznia wózka zwrotnego w metrach;
d = odległość od krawędzi zewnętrznej do krawędzi zewnętrznej obrzeży przy największem ich zużyciu, mierzona w odstępie 10 mm. na zewnątrz obydwóch kół tocznych, branych w odległości 1500 mm. jedno od drugiego w metrach;
q = możliwa przesuwność poprzeczna między panewką a czopem osi, powiększona o przesuwność poprzeczną między widłami maźnicznemi a maźnicą z położenia środkowego na każdą stronę przy największem zużyciu w metrach.
w = możliwa przesuwność poprzeczna sworzni wózków zwrotnych i bujaka z położenia środkowego na każdą stronę w metrach.
p = rozstęp osi krańcowych poszczególnych wózków zwrotnych w metrach.

$$k = \begin{cases} 0{,}075 & \text{dla części, leżących 430 mm i wyżej ponad wierzchem szyn,} \\ 0{,}025 & \text{dla części, leżących poniżej 430 mm ponad wierzchem szyn,} \end{cases}$$

$$\alpha = 0, \ldots\ldots\ldots \text{ jeżeli } an - n^2 + \frac{p^2}{4} \leq 100;$$

$$\alpha = \frac{1}{750}\left(an - n^2 + \frac{p^2}{4} - 100\right), \text{ jeżeli } an - n^2 + \frac{p^2}{4} > 100;$$

$$\beta = 0, \ldots\ldots\ldots \text{ jeżeli } an + n^2 - \frac{p^2}{4} \leq 120;$$

$$\beta = \frac{1}{750}\left(an - n^2 - \frac{p^2}{4} - 100\right), \text{ jeżeli } an + n^2 - \frac{p^2}{4} > 120.$$

6) Jako wagony tranzytowe winny być budowane:
a) wagony osobowe, pocztowe i bagażowe, przeznaczone do ruchu w komunikacji bezpośredniej międzynarodowej;
b) wszystkie wagony towarowe z wyjątkiem wagonów specjalnych.

7) Wagony niekryte przeznaczone dla ruchu w zagłębiu węglowem winny w górnej części nie wysięgać poza skrajnię kopalnianą, wskazaną linją —x—x—x— na załączniku, rys. 3.

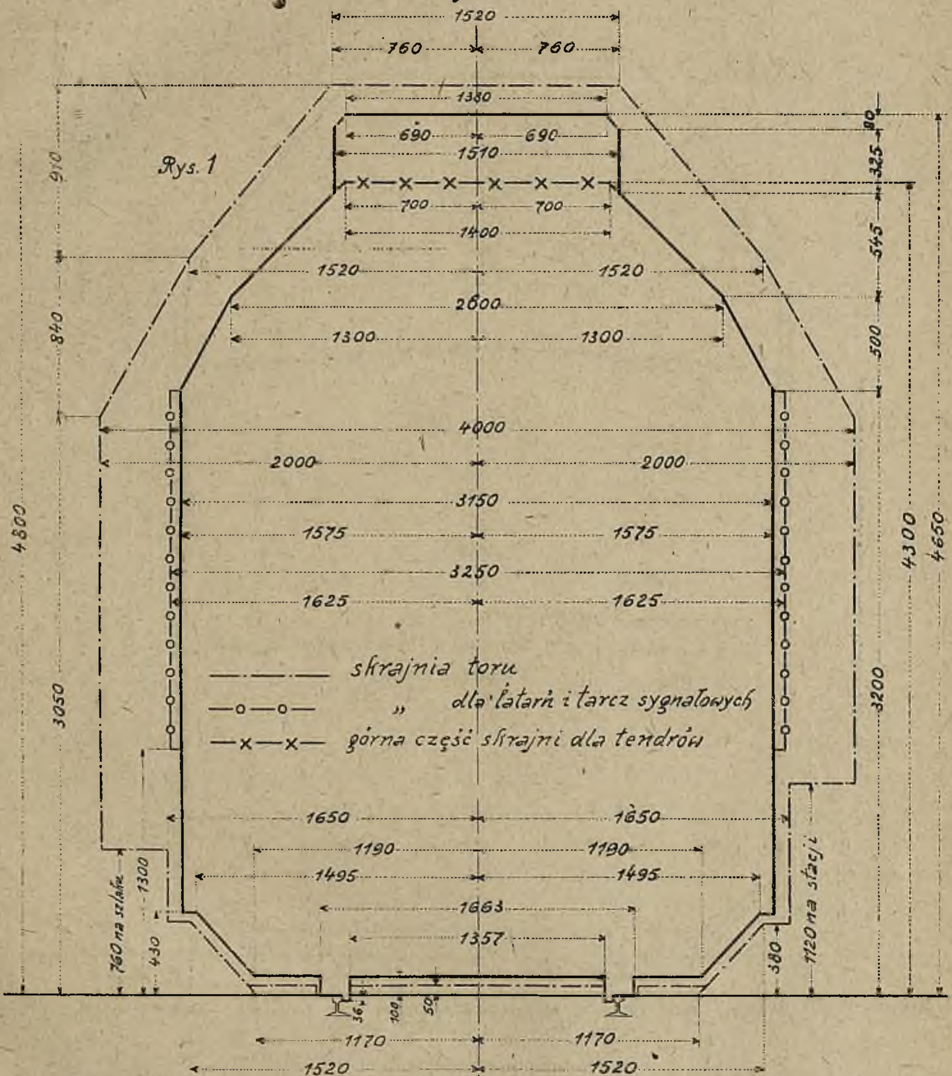
8) Przepisy te są ważne dla taboru wszystkich Polskich Kolei normalnotorowych.

Z dn. 9/XII 1920 r. № 38321/35.

Minister:
w z. (—) *J. Eberhardt*

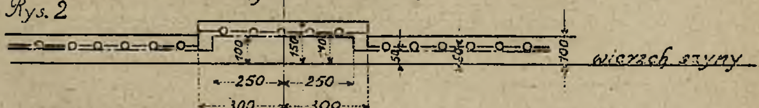
Załącznik.

dla lokomotyw i tendrów.



Dolna część skrajni dla taboru przechodzącego na szlaki zazębione dla lokomotyw i tendrów.

Rys. 2

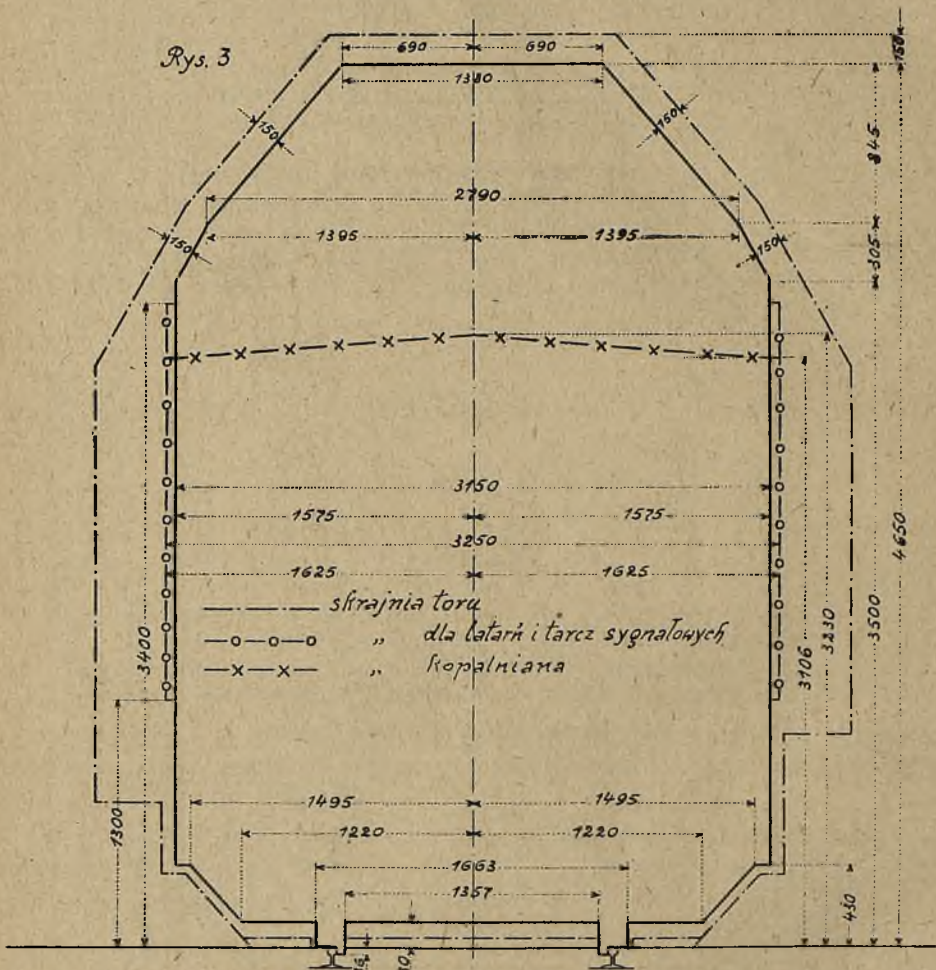


—.—.—.— *skrajnia toru*

—o—o—o— *dla części niepodlegających grze resorów, dla łańcuchów bezpieczeństwa i sprzęgów przy zupełnie zużytych obręczach.*

dla wagonów.

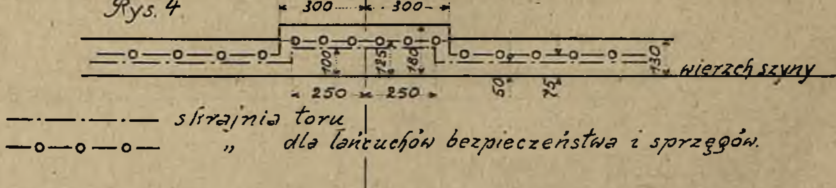
Rys. 3



Dolna część skrajni dla taboru przechodzącego na szlaki zazębione.

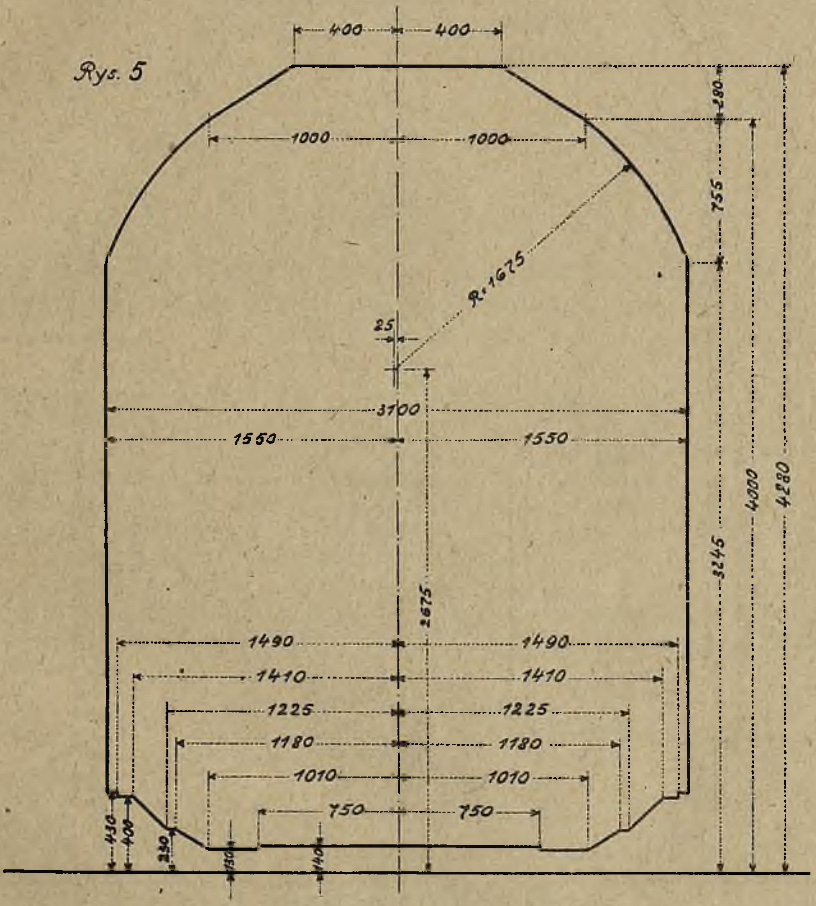
dla wagonów.

Rys. 4

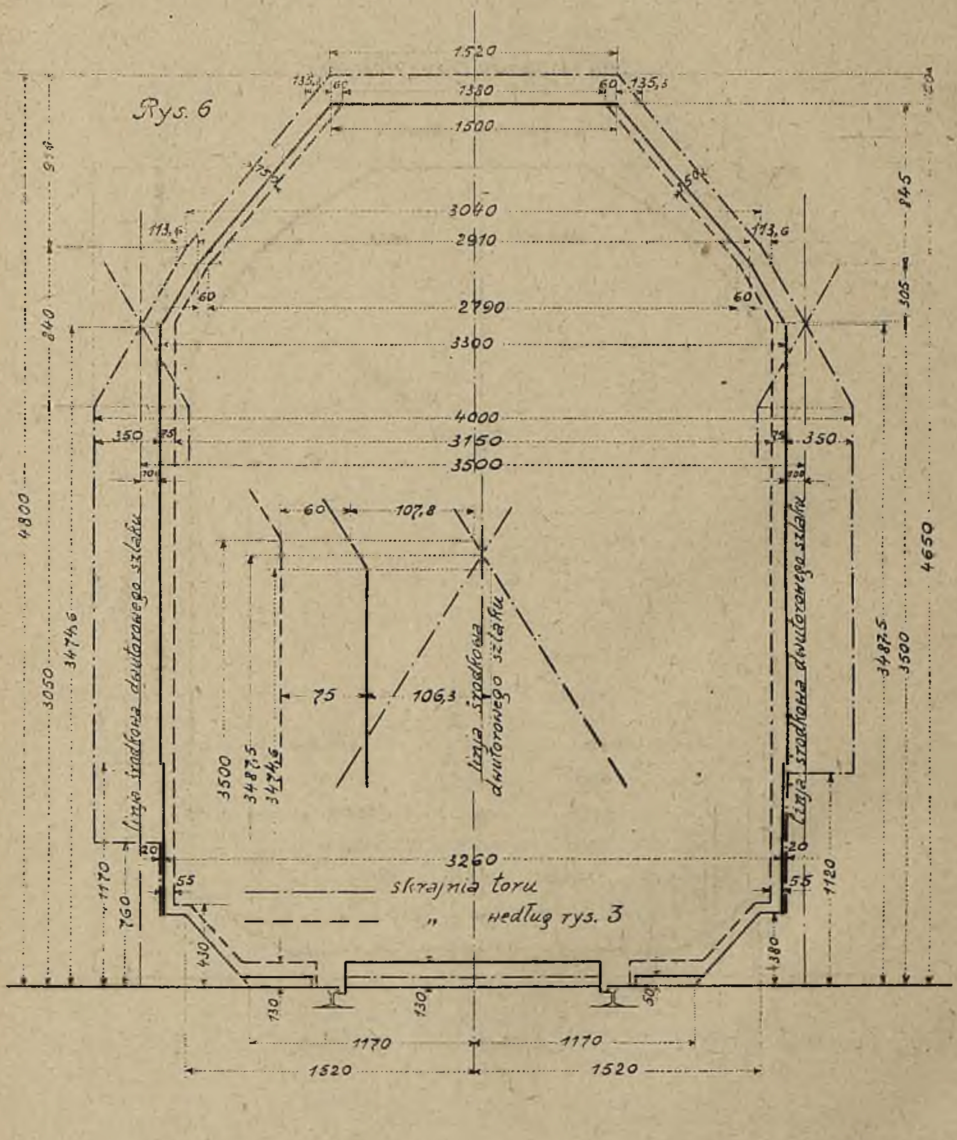


dla wagonów tranzytowych

Rys. 5



Skrajnia ulgowa dla wagonów w Łukach.



7.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie zmiany nazw sekcji, z dn. 27/XII 1920 r. № 55822.

Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 października 1920 r. w sprawie organizacji i zasad urzędowania Ministerstw zmienia się dla istniejących w Ministerstwie Kolei Żel. sekcji nazwę „Sekcja" na „Departament" a tytuł „Szef Sekcji" na „Dyrektor Departamentu".

Ilość Departamentów (Sekcji) i Wydziałów oraz ich zakres działania pozostają narazie bez zmiany.

Minister:
(—) *Jasiński*

8.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie podwyższenia opłat taryfowych na wszystkich państwowych kolejach wąskotorowych, z dn. 23/XII 1920 r. № 52708/24.

Na mocy dekretu № 152 z dnia 7 lutego 1919 r. (Dziennik Praw № 14, poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dn. 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82 z dnia 10 kwietnia 1919 r.) i w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Od dnia 1 stycznia 1921 r. na wszystkich państwowych kolejach wąskotorowych podwyższa się:

1) opłaty za przewóz osób o 50%,
2) opłaty za przewóz towarów o 100%.

Opłaty dodatkowe pozostają bez zmiany z wyjątkiem cen druków urzędowych i opłaty za ich stemplowanie lub wypełnianie, które podwyższa się o 50%.

Minister:
w z. (—) *J. Eberhardt*

9.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych w sprawie podwyższenia taryfy osobowej na odcinku Praga Stalowa—Radzymin Kolei Dojazdowej Mareckiej, z dn. 23/XII 1920 r. № 47768/24.

Na mocy dekretu № 152 z dnia 7 lutego 1919 r. (Dzien. Praw № 14 poz. 152), konstytucyjnie zatwierdzonego w dniu 7 kwietnia 1919 r. (Monitor Polski № 82), i w porozumieniu z Ministerstwami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Na odcinku Praga Stalowa — Radzymin Kolei Dojazdowej Mareckiej Towarzystwa Akcyjnego Budowy i Eksploatacji Dróg Żelaznych Dojazdowych w Królestwie Polskiem od dnia 1 stycznia 1921 r. taryfa na przewóz osób podwyższa się:

do 1 Mk. 50 f. za osobę i kilometr w klasie III
„ 2 „ 25 „ „ „ „ „ „ „ II

Na odcinku Struga-Zegrze kolei Mareckiej ma obowiązywać poprzednia taryfa na przewóz osób, to jest 1 Mk. za osobę i kilometr w klasie III i 1 Mk. 50 fen. w klasie II.

Minister:
w z. (—) *J. Eberhardt*

10.

MIANOWANIA.

Błażek Franciszek, Kierownik Działu w Dyrekcji kolei państwowych w Stanisławowie, na stanowisko drugiego Zastępcy Naczelnika Wydziału Kontroli Dochodów w tej samej Dyrekcji.

Z dn. 19/XII 1920 r. № 48140/20.

Minister:
(—) *Jasiński*

Środoń Władysław z Wydziału kontroli dochodów w Dyrekcji kolei państwowych w Stanisławowie na stanowisko kontrolera przewozowego w tej samej Dyrekcji.

№ 48143/20.

Minister:
w z. (—) *J. Eberhardt*

Dr. Gauer Jakób, Naczelnik Wydziału prawno administracyjnego (II) Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie Naczelnikiem Wydziału dla spraw osobowych, humanitarnych i sanitarnych (I) tejże Dyrekcji.

Wenzel Paweł, kierownik działu — Zastępcą Naczelnika Wydziału prawno-administracyjnego (II) Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie przy równoczesnem poruczeniu mu kierownictwa tego Wydziału.

Z dn. 13/XII 1920 r. № 48146.

Minister:
w z. (—) *J. Eberhardt*

ZAWIADOMIENIA.

11.

ZMIANY OSOBOWE
w Ministerstwie Kolei Żelaznych.

Mianowani:

W Sekcji Administracyjnej:

Bieniecki Aleksander, urzędnikiem pozaetatowym, od dn. 1.VII-1920 z płacą zasadniczą 800 mk.

Blochówna Walerja, urzędniczką pozaetatową, od dn. 1.X-1920 z płacą zasadniczą 600 mk.

Edukiewicz Janina, urzędniczką pozaetatową, od dn. 1.XI-1920 z płacą zasadniczą 500 mk.

W Sekcji Techniczno-Zasobowej:

Skwierczyńska Zofja, urzędniczką pozaetatową, od dn. 1.XII-1920 z płacą zasadniczą 800 mk.

W Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku:

Inż. Braunek Tadeusz, radca Budownictwa Kolei Państwowych Wiceprezesem dla spraw technicznych, od dn. 1.XI-1920 w 2 stopniu płacy pracowników kolei państwowych.

Przeniesieni:

Gurbski Jan, pom. referenta z Sekretarjatu Generalnego do Sekcji Administracyjnej z dniem 1.XII 1920.

Żdżarski Stefan, Sekretarz z Sekcji Administracyjnej do Sekretarjatu Generalnego z dniem 1.XII-1920.

Zwolnieni:

Inż. Krzyżanowski Adam, Szef Sekcji Eksploatacyjnej, z dniem 7.XII-1920 na własną prośbę.

Borzęcka Jadwiga, urzędnik pozaetatowy Sekr. Gener. z dniem 1.XI-1920.

Pomaska Halina, urzędnik pozaetatowy Sekcji Techniczno-Zasobowej z dniem 20.XI-1920.

Inż. Banachowicz Stanisław, urzędnik pozaetatowy Sekcji Prawno-Likwidacyjnej z dniem 1.XI-1920.

Inż. Leńkiewicz Leonard, kierownik b. Równieńskiej Dyrekcji kolei państwowych z dniem 30.XI-1920.

12.

KONKURSY

na posadę naczelnika parowozowni w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy, ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn) i dłuższa wszechstronna praktyka w technicznej wykonawczej służbie parowozowej.

Termin składania podań do 5 lutego 1921 r.

№ 48139.

---

na posadę zastępcy naczelnika parowozowni w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy, ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn) i wszechstronna praktyka w technicznej wykonawczej służbie warsztatowej.

Termin składania podań do 5 lutego 1921 r.

№ 48139.

---

na posadę zastępcy naczelnika warsztatów głównych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy, ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn) i wszechstronna praktyka w technicznej wykonawczej służbie warsztatowej.

Termin składania podań do 5 lutego 1921 r.

№ 48139.

---

na dwie posady kontrolerów utrzymania dróg żelaznych przy Wydziale drogowym Dyrekcji kolei państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy, ukończone studja politechniczne (dział budowy dróg) i dłuższa wszechstronna praktyka w technicznej wykonawczej służbie drogowej.

Termin składania podań do 5 lutego 1921 r.

№ 48139.

---

na posadę kierownika działu trakcji w Wydziale mechanicznym (IV) Dyrekcji kolei państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy, ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn) i dłuższa wszechstronna praktyka w technicznej wykonawczej służbie warsztatowej i parowozowej.

Termin składania podań do 5 lutego 1921 r.

№ 48139.

---

na posadę kierownika działu warsztatowego w Wydziale mechanicznym (IV) Dyrekcji Kołei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy, ukończone studja politechniczno (dział budowy maszyn) i dłuższa wszechstronna praktyka w technicznej wykonawczej służbie warsztatowej i parowozowej.

Termin składania podań do 5 lutego 1921 r.

№ 48139.

---

na posadę kierownika działu 4-go (dla superewizji i statystyki) w Wydziale dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy, dłuższa praktyka w służbie kontroli dochodów.

Termin składania podań do 5 lutego 1921 r.

---

na posadę zastępcy naczelnika (dyrektora) Wydziału finansowego w Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy i dłusza wszechstronna praktyka w służbie finansowej i buchalteryjnej.

Termin składania podań do 5 lutego 1921 r.

№ 52996.

---

na posadę kierownika działu dyspozycji taborem w Wydziale ruchu Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się się: 3 lub 4 stopień płacy i dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie ruchu i służbie dyspozycji taborem.

Termin składania podań do 5 lutego 1921 r.

№ 50566.

13.

Zwolnieni ze służby:

w Dyrekcji Warszawskiej:

Leszczyński Jań, kancelista st. Aleksandrów, od dn. 6 lipca r. b. i Polaczkówna Kazimiera, telegrafistka III kl. st. Warszawa Gd., od dn. 1 sierpnia r. b., za samowolne porzucenie służby.

Justyński Józef, stróż nocny st. Warszawa, od dn. 24 lipca r. b., za kradzież prochu z wagonu.

Daniłowicz Józef, konduktor st. Warszawa-Wsch., i Więckowski Feliks, hamulcowy tejże stacji, od dn. 15 maja r. b., za współudział w przewozie i ukrywaniu towarów.

Wdziekoński Jan, zwrotniczy st. Mława; od dn. 1 sierpnia r. b. za niedbalstwo, lekceważenie obowiązków służbowych, oraz nie subordynację.

Stępniak Szczepan, pilot st. Warszawa Głów. os., od dn. 1 czerwca r. b. i Wodzyński Jan, spinacz st. Karolew, od dn. 1 sierpnia r. b., za kradzież węgla.

Goszcz Konstanty, robotnik st. Będzin, i Bienias Józef, pilot st. Warszawa-Wileń., od dn. 1 sierpnia r. b., za kradzież.

Bugaj Franciszek, zwrotniczy st. Sosnowiec, od dn. 1 sierpnia r. b. za współudział w kradzieży węgla.

Rogozińska Kazimiera, telefonistka II klasy st Łódź Kal., od dn. 3 sierpnia r. b.; Płodowski Stanisław, telegrafista II klasy st. Łuków, od dn. 9 sierpnia r. b., i Müller Mieczysław, nadzorca drogowy kolejki dojazdowej Kujawskiej, od dn. 1 sierpnia r. b., za samowolne opuszczenia służby.

Milczarek Aleksander, telegrafista III kl. st. Częstochowa, od dn. 15 sierpnia r. b., za niewykonanie rozporządzenia zarządzającego stacją telegrafu.

Sobolewska Irena, telegrafistka III kl. st. Łazy, od dn. 15-go sierpnia r. b., za niestosowanie się do służby bez uprzedniego o tem zawiadomienia.

Szadkowski Teofil, telegrafista III kl. st. Kalisz, od dn. 28 sierpnia r. b., jako oskarżony z art. 581 kod. karnego.

Witkowski Kazimierz, telegrafista III kl. st. Warszawa - Gdańska, od dn. 23 sierpnia r. b., jako oskarżony z art. 574 kod. karnego.

Cywińska Józefa, telefonistka II kl. st. Koluszki, od dn. 20-go sierpnia r. b., i Jenaszek Czesław, st. kancelista biura V oddz., od dn. 11 sierpnia, za niezgłoszenie się do pracy.

Stróżewski Józef, bileter st. Milanówek, od dn. 1 sierpnia r. b. za sprzedaż zużytego biletu.

Jackowski Walenty, woźny telegrafu st. Siedlce, od dn. 20 sierpnia r. b., za niedbałe pełnienie obowiązków służbowych i aroganckie zachowanie się względem swej władzy.

Wysokiński Stanisław, robotnik telegrafu VII oddz. (Siedlce), od. dn. 20 sierpnia za nieewakuowanie się wbrew rozporządzeniu władzy pomimo otrzymania zasiłku ewakuacyjnego i pożyczki na rodzinę.

Dziemianowicz Henryk, pom. dozor. telegrafu oddz. st. Łapy, od dn. 20 sierpnia r. b., za nieewakuowanie się wbrew rozporządzeniu władzy.

Żarnecki Stefan, telegrafista II kl. st. Warszawa-Gd, od dn. 16 czerwca r. b., za uchylanie się od pełnienia obowiązków służbowych.

Sadowski Antoni, woźny telegrafu st. Małkini, od dn. 20 sierpnia r. b., za sprzyjanie wrogom i współudział w kradzieży.

Małowicz Władysław, pom. kasjera biletowego st. Łódź-fabr., od dn. 23 października r. b., za nadużycie przy sprzedaży biletów.

Płaczek Tomasz, hamulcowy st. Sosnowiec, od dn. 1 października r. b. za kradzież drutu kolejowego.

Kasprzak Franciszek, spinacz st. Kutno, od dn. 1 października r. b., za kradzież węgla z parowozu.

Chmieliński Adolf, zestawiacz st. Warszawa-Wileń., i Świątek Stanisław, spinacz tejże stacji, od dn. 1 października r. b., jako sądownie skazani za kradzież spirytusu z cysterny.

Piasecki Tomasz, spinacz st. Warszawa-Praga, od dn. 1 października r. b., z powodu ujawnienia w jego mieszkaniu rzeczy pochodzących z kradzieży, dokonanej na terenie kolejowym.

Budziarek Józef, woźny telegrafu st. Łódź-Kal, od dn. 21 września r. b., za udział w kradzieży.

Szeligowski Józef, lampista st. Warszawa-Głów. Towarowa, od dn. 1 października r. b., za nadużycia władzy.

W Dyrekcji Lwowskiej:

Johann Franciszek, podmajstrzy warsztatów Lwów, od dn. 12 sierpnia r. b., za kradzież.

W Dyrekcji Stanisławowskiej:

Olejnik Jan, dróżnik obchodowy sekcji utrzym. dróg żel. Kołomyja, od dn. 1 września r. b., za odmówienie złożenia przysięgi służbowej.

Tłoczono w Drukarni Państwowej 12386